

N. 1909/07

REG.SENT.

N. 828/06 R.G. DIB

N. 4376/04 R.G. notizie di reato



TRIBUNALE DI PRATO

REPUBBLICA ITALIANA
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

Il Tribunale di Prato in composizione monocratica, in persona del Giudice

Dott. Anna Primavera

alla pubblica udienza del 29 novembre 2007 ha pronunciato e pubblicato mediante lettura del dispositivo la seguente

SENTENZA

nei confronti di:

MAESTRINI Emilio, nato a Firenze, il 3.08.1952, difeso di fiducia dall'Avv. Cesare Piazza del foro di Firenze ed elettivamente domiciliato in Firenze Viale Lavagnini, 58 presso U.T.M.R. Trenitalia S.p.a.;

libero contumace

ELIA Michele Mario nato a Castellana Grotte (BA) il 5.10.1946, difeso di fiducia dall'Avv. Prof. Giuseppe De Luca del foro di Roma ed elettivamente domiciliato presso la sede di R.F.I. S.p.a. in Roma, Piazza della Croce Rossa, 1;

libero contumace

CAROTI Fazio nato a Pisa il 3.11.1946, residente a Bagno a Ripoli (FI) Prato, via di Vicchio e Paterno, 14, difeso di fiducia dall'Avv. Piero Rita del foro di Firenze;

libero contumace

Data del deposito

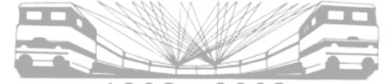
..... 28 GEN 2008
IL CANCELLIERE CI

Data di irrevocabilità

N. Camp. Pen.

N. Reg. Esec.

Redatta scheda il

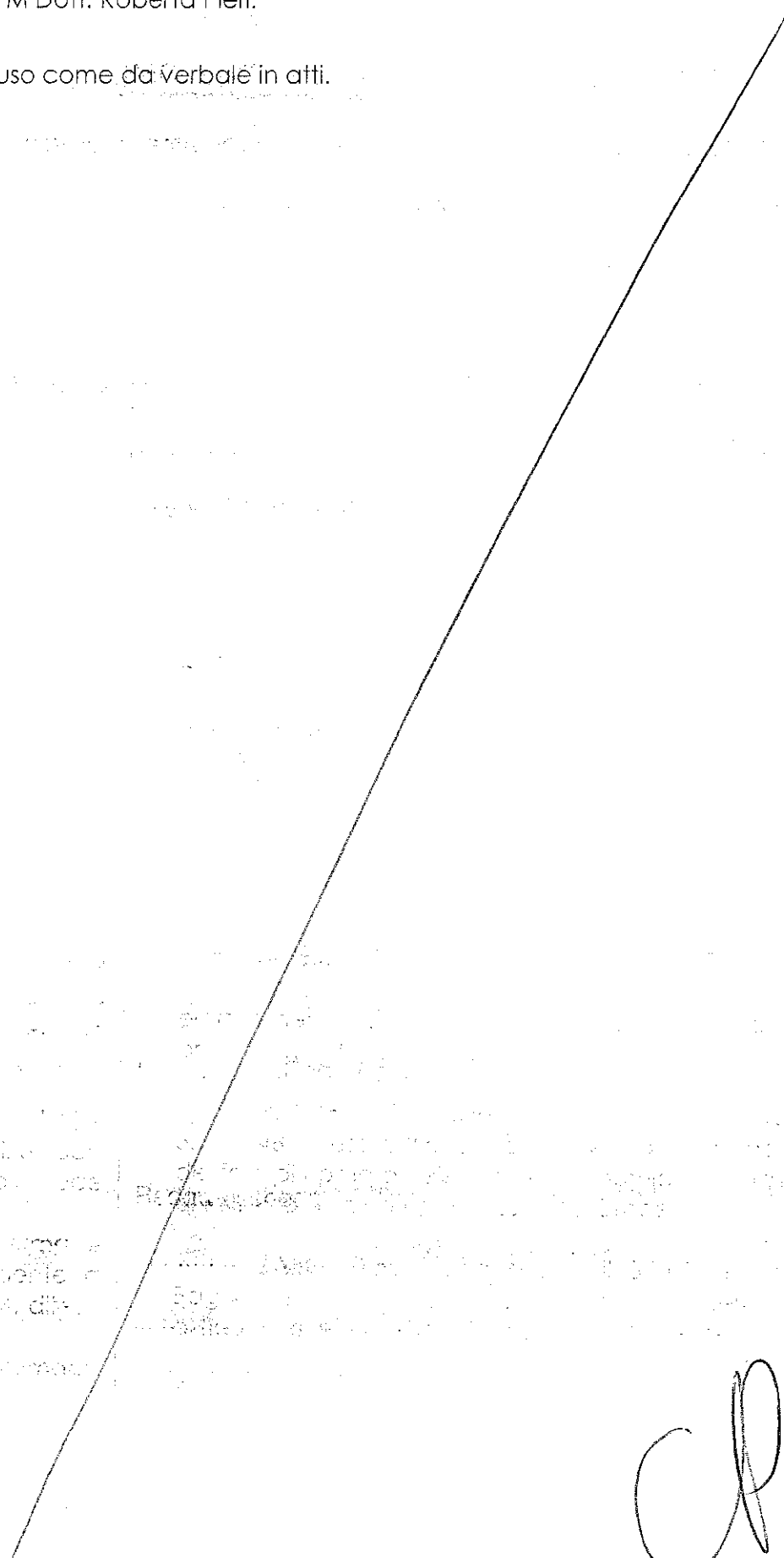


IMPUTATI

Del reato di cui al foglio allegato.

Con l'intervento del PM Dott. Roberta Pieri.

Le parti hanno concluso come da verbale in atti.





TRIBUNALE DI PRATO

UFFICIO DEL GIUDICE PER LE INDAGINI PRELIMINARI

del reato previsto e punito dall'art. 589 c. 1° e 2° cp perché,

il Maestrini quale dirigente preposto, senza limiti di spesa e con la più ampia autonomia di azione, a partire dall'11/7/00, all'"Unità Tecnologie materiale rotabile", di Trenitalia spa

l'Elia quale direttore della Direzione tecnica di RFI con il compito di garantire gli standard di sicurezza per l'infrastruttura ferroviaria e per i rotabili con relativi sottosistemi e componenti e di emanare le disposizioni-istruzioni e le prescrizioni in materia di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario

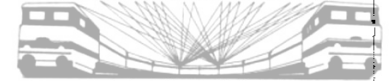
il Caroti quale dirigente della certificazione di sicurezza delle imprese ferroviarie e incaricato ad interim per gli standard di qualità con il compito di sovrintendere alla elaborazione e all'aggiornamento delle normative e di coordinare l'attività di verifica delle condizioni di circolabilità delle macchine nonché di verificare la persistenza della conformità agli standard di sicurezza definiti da parte delle imprese ferroviarie

per colpa, consistita in negligenza, imperizia ed imprudenza, ed inoltre con violazione delle norme in materia di prevenzione degli infortuni, ed in particolare :

- dell'art. 2087 cc che prescrive che l'imprenditore è tenuto ad adottare, nell'esercizio dell'impresa, le misure che, secondo la particolarità del lavoro, l'esperienza e la tecnica, sono necessarie a tutelare l'integrità fisica e la personalità morale dei prestatori di lavoro;
- dell'art. 3 lett c) del D. L.vo 626/94 che prescrive l'eliminazione dei rischi in relazione alle conoscenze acquisite in base al progresso tecnico, nello specifico dotando le porte del materiale rotabile in uso di un sistema di bloccaggio delle porte tecnologicamente avanzato e tale da garantire la chiusura ermetica con il treno in movimento;
- del combinato disposto degli artt. 35 e 36 del D. L.vo 626/94, che prescrivono che il datore di lavoro deve mettere a disposizione dei lavoratori attrezzature adeguate al lavoro da

svolgere ai fini della sicurezza, e che tali attrezzature devono soddisfare le disposizioni legislative e regolamentari in materia di sicurezza e salute dei lavoratori;

- dell'art. 374 c. 2° del DPR 547/55 che prescrive che le macchine, gli apparecchi, le attrezzature, gli utensili, gli strumenti, compresi gli apprestamenti di difesa, devono possedere, in relazione alle necessità della sicurezza del lavoro, i necessari requisiti di resistenza e di idoneità ed essere mantenuti in buono stato di conservazione e di efficienza;
- violazione quest'ultima connessa al mancato rispetto di norme tecniche, e segnatamente:
 - a) la prescrizione 12 del 15/6/01 dettata dall'ente Ferrovie dello Stato che, nell'allegato 2, elenca le norme di riferimento per la definizione dei requisiti costruttivi del materiale rotabile (e tra queste indica le norme UNI - EN) e nell'allegato 4 ("requisiti particolari per l'ammissione tecnica del materiale rotabile sull'infrastruttura delle Ferrovie dello Stato spa") stabilisce espressamente che "le porte di accesso viaggiatori, se dotate di dispositivi elettropneumatici per l'apertura e la chiusura, devono essere dotate di un dispositivo tachimetrico che ne comandi comunque la chiusura a velocità diversa da 0 km/h; in assenza di tale dispositivo, l'avvenuta chiusura deve essere segnalata in cabina di guida;"
 - b) la UNI EN 1050, norma tecnica di tipo A di carattere generale che prevede tra l'altro l'obbligo, una volta effettuata preventivamente una stima della gravità del rischio, della probabilità che si verifichi un danno, della rilevanza nella causazione del danno del fattore umano (punti 7.2.2, 7.2.3, 7.3.4), di effettuare una stima dei rischi in relazione all'affidabilità dei componenti e dei sistemi (punto 7.3.5);



c) la UNI EN 954-1 "parti di comando legate alla sicurezza", norma specifica di tipo B che stabilisce le varie categorie di sicurezza alle quali le parti dei sistemi di comando devono essere conformi, e che prevede in particolare, in presenza di un rischio di lesione grave, ed in cui il pericolo sia evitabile in determinate condizioni, ed in cui inoltre vi sia una certa frequenza, continua o quantomeno piuttosto elevata di esposizione al pericolo, la categoria 3 come quella di riferimento, per essa stabilendo un principio di ridondanza delle misure di sicurezza prescritte in virtù del quale "le parti dei sistemi di comando legate alla sicurezza... devono essere progettate in modo che un singolo guasto in una qualsiasi di tali parti non porti alla perdita della funzione di sicurezza",

c1) non osservando comunque neppure la previsione della categoria immediatamente precedente, la n. 2, che comunque stabilisce che "le parti dei sistemi di comando legate alla sicurezza... devono essere progettate in modo che le loro funzioni vengano verificate ad opportuni intervalli dal sistema di comando della macchina" fatta salva la previsione di un sistema di segnalazione che in ogni caso "attivi una opportuna azione di comando se è stato rilevato un guasto" e non sia stato possibile inibire in toto il funzionamento della macchina;

violazioni tutte che dovevano essere evitate da ciascuno degli indagati in quanto rientranti nelle loro competenze generali e specifiche relative alla sicurezza e al buono stato di conservazione e di efficienza dei rotabili impiegati

cagionavano la morte di Sortino Teresa la quale, trovandosi in viaggio sul treno n. 1931 sulla tratta Venezia-Siracusa, ed in particolare viaggiando sulla carrozza n. 5183 5070 920-1 tipo UICX costruita nel 1969 e in epoca successiva dotata di un sistema di chiusura e blocco delle porte elettropneumatico con predisposizione a tale fine di un dispositivo tachimetrico, per ragioni allo stato non accertate cadeva dal treno stesso e decedeva sul colpo per le gravissime lesioni riportate, ciò accadendo in conseguenza dell'apertura della porta, apertura che avveniva nonostante che il treno viaggiasse ad una velocità di circa 80 km/h e che conseguentemente le porte dovessero essere ermeticamente chiuse; apertura avvenuta a causa del tranciamento della testa della sonda di velocità che avrebbe dovuto rilevare il movimento del treno e conseguentemente inibire l'apertura delle porte, sistema di sicurezza per garantire il funzionamento del quale non era stata adottata, nonostante che ciò fosse tecnicamente possibile, nessuna misura atta ad impedire l'apertura delle porte, tanto volontaria quanto accidentale, in caso di possibile rottura e/o non corretto funzionamento

del dispositivo e/o non perfetta chiusura della porta all'atto della partenza; sistema di sicurezza che comunque non era stato neppure collegato ad un meccanismo di segnalazione tale per cui il personale viaggiante sui treni avrebbe potuto vigilare sul suo mancato funzionamento, e sulla necessità conseguente di adottare misure atte ad impedire il pericolo per i viaggiatori ed i lavoratori presenti sul treno;

reato commesso in territorio di Vernio, il 16/7/02



MOTIVI DELLA DECISIONE

Gli imputati Maestrini Emilio, D'Elia Michele Mario e Caroti Fazio sono stati citati a giudizio per rispondere, nelle rispettive qualità, del reato di omicidio colposo commesso in danno di Sortino Teresa, il 16.07.02.

In particolare, oltre a quello di colpa generica, il profilo di colpa specifica contestato agli imputati è quello di non avere dotato le porte della carrozza n. 5183/5070/920 - 1 tipo UIC X, di un sistema di bloccaggio tecnologicamente avanzato e tale da garantire la chiusura ermetica con il treno in movimento, il tutto in violazione delle norme specificamente elencate nella imputazione, condotte omissive, le quali avrebbero, appunto, causato la morte della Sortino.

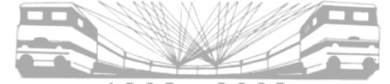
Occorre subito evidenziare che il fatto materiale dell'infortunio, caduta della Sortino dal treno in movimento, secondo la dinamica e con la conseguenza letale descritta nel capo di imputazione, risulta agevolmente provato alla luce della espletata istruttoria, al pari dell'avvenuto tranciamento della testa della sonda di velocità del dispositivo tachimetrico (c.d. ruota fonica) che avrebbe dovuto, ove funzionante, rilevare il movimento (rectius: la velocità) del treno ed inibire di conseguenza l'apertura delle porte.

La ruota fonica ed il relativo funzionamento risultano analiticamente descritti nel DVD prodotto dalla difesa Maestrini e visionato in udienza.

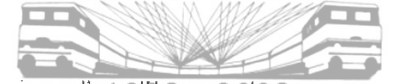
In sostanza, la parte sensibile della sonda avrebbe dovuto essere posta ad una determinata distanza dalla ruota dentata, per rilevarne la velocità e per azionare così il dispositivo di blocco delle porte ad una data velocità (superiore a 25 km/h).

L'Ing. Zallocco, tecnico del Dipartimento di Prevenzione dell'Asl 4 di Prato ed autore delle indagini, escusso quale teste, ha dichiarato:

- di aver effettuato il 21.10.02, una prova statica sulla carrozza in questione e su carrozza similare;



- di aver verificato, a seguito della simulazione di velocità e di rotazione della ruota fonica, attraverso un apparecchio portatile al quale erano state collegate due sonde di velocità, una rotta e l'altra funzionante, il corretto intervento del dispositivo di chiusura delle porte dopo il superamento del limite prefissato di 25 km/h;
- che la sonda funzionante, collegata al simulatore, presentasse una peculiarità e cioè un doppio dado, anzicchè un dado ed una rondella come nella ruota fonica presente sulla carrozza per cui è processo;
- che, durante tale prova, stante il funzionamento del sistema di blocco delle porte, "l'unica parte soggetta a dubbi d'affidabilità era rimasta esattamente la ruota fonica";
- che, svitato il relativo coperchio, la ruota fonica della carrozza in esame risultò essere come quella riprodotta nella seconda foto (produzione P.M. doc. 15) in quarta pagina;
- che la sonda di velocità ivi presente non fosse correttamente distanziata dalla ruota, tanto da essere stata tranciata alla sua sommità (parte sensibile), proprio per il contatto con la ruota dentata medesima e ciò a causa dello svitamento del dado e della relativa rondella;
- di aver eseguito anche la prova dinamica e di aver potuto verificare che con quella ruota fonica le porte della carrozza, ad una velocità superiore a 20 km/h e comunque a qualunque velocità, non venivano bloccate, tanto che egli riuscì ad aprirne una manualmente;
- che il mancato funzionamento della sonda impedi il bloccaggio della porta;
- che il disegno tecnico della carrozza (produzione P.M. doc. 13) prevede la possibilità di installazione di due sonde, seppure modificando il sistema di sicurezza all'interno del rotabile;
- che nella carrozza in questione non fosse presente un segnale visivo – tramite



spie luminose - del mancato funzionamento del dispositivo di chiusura, di solito posto sopra la porta all'interno della carrozza (circostanza confermata anche dal teste Pecchioli);

- che l'efficienza del sistema di bloccaggio delle porte avrebbe impedito con un treno viaggiante ad una velocità superiore a 25 km/h, l'apertura manuale di una porta da parte di una persona di media corporatura.

L'esame del teste Ing. Zallocco e dei CC.TT. degli imputati Maestrini ed Elia consentono di ritenere che, se presente, la spia di segnalazione - situata di regola sopra il vano della porta di accesso - si sarebbe illuminata di colore rosso, indicando così lo stato di mal funzionamento del sistema di bloccaggio di ciascuna porta.

La spia illuminata di colore rosso indica, infatti, che la porta non è bloccata, mentre, in caso di un corretto funzionamento del sistema di bloccaggio, la porta è chiusa ed i contatti del microinterruttore laddove presenti, sono spenti unitamente alla spia luminosa.

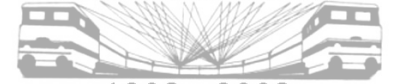
La diagnostica evidente sulla centralina è intesa come verifica di guasto ed ausilio nelle operazioni di manutenzione, per dare modo al personale di bordo, di percepire la presenza di un guasto al sistema di bloccaggio delle porte e provvedere ad isolare meccanicamente la porta in avaria.

OBBLIGO GIURIDICO DI IMPEDIRE L'EVENTO E DILIGENZA RICHIESTA

Nella carrozza in questione come è stato evidenziato, era presente una ruota fonica non funzionante ed era mancante la spia luminosa di rilevamento del funzionamento del sistema di bloccaggio delle porte.

Resta da esaminare se gli standard di sicurezza approntati sulla carrozza stessa fossero adeguati allo scopo e se, in particolare, il c.d. sistema ridondante (cui ha fatto cenno l'ing Zallocco) fosse normativamente prescritto, opportuno e praticabile.

Tale sistema, in astratto, avrebbe potuto essere realizzato, sia con una doppia ruota fonica, sia con una doppia sonda, sia con il montaggio della spia luminosa di



segnalazione del mal funzionamento del sistema di blocco delle porte.

E' appena il caso di rilevare, in diritto, che la normativa in tema di sicurezza del materiale rotabile può essere emanata sia da organi istituzionali (leggi e circolari di Stato e di Enti Locali) che da organi tecnici.

La normativa base, per quel che attiene alla fattispecie, è rappresentata dalla L. n. 191/74 e dal D.P.R. n. 753/80, integrato da circolari del Ministero dei Trasporti.

Ai sensi dell'art. 1 L. 191/74 "per la prevenzione degli infortuni sul lavoro nelle attività tipicamente industriali nonché nelle attività proprie dell'esercizio ferroviario ed in quelle ad esso strettamente connesse svolte dall'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato, si applicano, dalla data di entrata in vigore della presente legge e salve le speciali disposizioni di cui ai successivi capi, le norme di cui al decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1955, n. 547 (esclusi gli articoli 8, 10, 36, 37, 226, 228, 319, 320, 321, 395, primo e secondo comma, 398, 399, 401, 402, 403 e 404), nonché le norme di cui ai seguenti decreti, in quanto l'Azienda predetta esegua direttamente i lavori in essa previsti: a) decreto del Presidente della Repubblica 19 marzo 1956, n. 302, concernente «Norme di prevenzione degli infortuni sul lavoro integrative di quelle generali emanate con decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1955, n. 547».

Ai sensi dell'art. 8 D.P.R. 753/80 "nell'esercizio delle ferrovie si devono adottare le misure e le cautele suggerite dalla tecnica e dalla pratica, atte ad evitare sinistri".

"Quando tuttavia si verifici un incidente, il personale è tenuto a prestare tutti i possibili soccorsi e a mettere in opera ogni mezzo opportuno per alleviare e limitare le conseguenze dei danni occorsi e per impedirne altri".

Vi è poi il D.L.vo n. 626/94 che prescrive misure per la tutela della salute e per la sicurezza dei lavoratori durante il lavoro, in tutti i settori di attività privati o pubblici.



Orbene, già dal rango delle normative sopra richiamate si evince che sia il D.P.R. 547/55, in forza del richiamo operato dalla L. 191/74, che il D.L.vo n. 626/94 e succ. mod. si applicano alle imprese che gestiscano il servizio ferroviario.

Il richiamo del principio di specialità sancito dall'art. 15 c.p., effettuato dalla difesa Elia, è inconferente, costituendo il D.P.R. 753/80 normativa di rango secondario rispetto al D.L.vo 626/94 - normativa primaria avente forza di legge nella gerarchia delle fonti del diritto - e come tale modificabile da quella primaria, ma non viceversa.

D'altro canto, il concorso apparente di norme coesistenti si riferisce alle sole norme penali e postula - contrariamente a quanto è dato ravvisare nel confronto tra le fonti del diritto in esame - che una determinata norma incriminatrice speciale presenti, in sé, tutti gli elementi costitutivi di un'altra generale, oltre che un elemento ulteriore cosiddetto specializzante.

Le norme che secondo l'Accusa si assumono violate sono:

- l'art. 2087 c.c. ;
- l'art. 3 lett. c) D.L.vo 626/94 (riduzione dei rischi alla fonte mediante idoneo sistema di bloccaggio delle porte);
- gli artt. 35 e 36 D.L.vo 626/94 (attrezzature adeguate);
- l'art. 374 co.2° DPR 547/55 (requisiti di resistenza ed idoneità):
 - a) prescrizione n. 12 del 15.06.01 (dispositivo tachimetrico);
 - b) UNI EN 1050 (stima della gravità del rischio) ;
 - c) UNI EN 954-1 (sistema ridondante).

Ai sensi dell'art. 2087 c.c. l'imprenditore è tenuto ad adottare nell'esercizio dell'impresa le misure che, secondo la particolarità del lavoro, l'esigenza e la tecnica, siano necessarie a tutelare l'integrità fisica e la personalità morale dei prestatori di lavoro.

L'art. 3 lett. c) D.L.vo 626/94 annovera tra le misure generali di tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori la riduzione dei rischi alla fonte.



L'art. 35 lett. c) D.l.vo 626/94 stabilisce che il datore di lavoro metta a disposizione dei lavoratori attrezzature adeguate al lavoro da svolgere attuando tutte le misure tecniche ed organizzative adeguate per ridurre al minimo i rischi connessi all'uso delle attrezzature da lavoro.

L'art. 36 D.l.vo 626/94 stabilisce che le attrezzature messe a disposizione dei lavoratori debbano soddisfare le disposizioni legislative e regolamentari in materia di tutela della sicurezza e della salute dei lavoratori.

L'art. 374 co. 2° D.P.R. n. 547/55 stabilisce che gli impianti le macchine, gli apparecchi, le attrezzature, gli utensili, gli strumenti, compresi gli apprestamenti di difesa debbano possedere, in relazione alla necessità della sicurezza del lavoro, i necessari requisiti di resistenza e di idoneità ed essere mantenuti in buono stato di conservazione ed efficienza.

Le norme UNI EN 1050 e 954-1 richiamate nella imputazione fanno riferimento alle caratteristiche costruttive delle macchine, tra le quali non figurano i materiali rotabili, di talchè non risultano applicabili nella fattispecie.

Le Direttive Europee per il trasporto ferroviario sono state adottate dal Governo italiano con le seguenti fonti normative "D.P.R. 277/98", "D.P.R. 146/99" e "D.L.vo 188/03", in base alle quali:

- le normative e gli standard di sicurezza per l'infrastruttura ed il materiale rotabile sono proposti dal Gestore dell'Infrastruttura al Ministero dei Trasporti e della Navigazione che gli approva ed emette;
- il certificato di sicurezza alle Imprese di trasporto, è rilasciato dal Gestore dell'Infrastruttura.

Relativamente al rispetto degli standard di sicurezza, le imprese di trasporto di Trenitalia devono fornire al Gestore dell'Infrastruttura:



- la lista degli impianti di manutenzione e, per ognuno di questi, il nominativo del responsabile della gestione del processo di sicurezza;

- la dichiarazione che il Piano di Manutenzione e le procedure per l'effettuazione degli interventi di manutenzione sono gestiti e monitorati sulla base:

- dei dati raccolti da tutti gli impianti di manutenzione;
- di test e controlli specifici eseguiti dagli esperti UTMR.

In base al "DPR 146/99", il Ministero dei Trasporti ha emanato il "Decreto Dirigenziale VIG 3" (22/05/00) che stabilisce che il Gestore dell'Infrastruttura sia responsabile della:

- definizione ed emanazione delle normative d'esercizio (nel rispetto degli Standard definiti dal Ministero dei Trasporti);
- definizione dei requisiti di compatibilità con l'infrastruttura che il materiale rotabile deve soddisfare per essere ammesso a circolare sulla rete nazionale;
- certificazione di conformità del materiale rotabile con:
 - gli standard di sicurezza emessi dal Ministero dei Trasporti (Omologazione)
 - requisiti di compatibilità con l'infrastruttura (circolabilità).

Come definito dal gestore dell'infrastruttura, oltre ai documenti e ai risultati dei test che certificano la conformità del materiale rotabile con gli standard dichiarati, il processo di verifica della conformità richiede che sia presentato anche il "Piano di Manutenzione" per tutti gli elementi del rotabile che hanno impatto con la sicurezza dell'esercizio.

Il gestore dell'infrastruttura deve essere informato di qualsiasi successiva modifica a detti piani di manutenzione ed in tal caso, ha la facoltà sia di richiedere chiarimenti, sia di fare/richiedere ulteriori approfondimenti per verificare se il nuovo piano proposto assicura lo stesso (o più alto) livello di sicurezza del precedente.



Il Piano di Manutenzione è il documento in cui sono riportati gli intervalli dei controlli di manutenzione e le procedure di dettaglio per l'effettuazione delle varie operazioni indicate.

L'U.T.M.R. provvede alla definizione, nell'ambito delle disposizioni di legge, dei criteri generali e standard in materia di sicurezza nella gestione del materiale rotabile ed alla ufficializzazione delle norme regolanti l'uso degli stessi e gli aspetti tecnici della condotta.

Per quanto attiene la sicurezza dei rotabili, tali standard, che hanno lo scopo di mantenere nel tempo le caratteristiche di sicurezza originali del rotabile, comprendono:

LI Piani di Manutenzione (ovvero una "lista" di operazioni da eseguire sul rotabile a determinati intervalli, a tempo o a percorrenza);

LI Disposizioni Operative relative agli interventi manutentivi (ovvero cosa, come e quando eseguire una operazione di manutenzione ad un determinato elemento costituente il rotabile);

LI Istruzioni Tecniche (ovvero procedure che indicano le modalità di esecuzione delle operazioni di manutenzione).

L'insieme dei documenti sopra descritti è integrato in un programma cronologico di manutenzione (detto "Piano - o Ciclo - di Manutenzione") a cui ciascun rotabile è sottoposto nel corso della sua vita utile.

Il rispetto del Piano di Manutenzione garantisce, pertanto, il mantenimento dei livelli di sicurezza richiesti per tutta la durata di vita del rotabile.

Detto ciclo è organizzato su due livelli:

– 1° Livello (a percorrenza ed a tempo);

– 2° Livello (ciclica).

POSIZIONI DI GARANZIA

Essendo sostanzialmente costruita l'imputazione sullo schema del reato omissivo "improprio" (art. 40 comma 2° c.p.: "non impedire un evento che si ha l'obbligo giuridico



di impedire equivale a cagionarlo"), è necessario verificare se dall'istruttoria dibattimentale sia o meno emersa una "posizione di garanzia" per gli odierni imputati, se cioè, in capo a ciascuno di essi, sussistesse l'*obbligo giuridico di impedire l'evento verificatosi*, ossia, in altri termini, se costoro fossero o meno le persone direttamente responsabili del rispetto della normativa antinfortunistica, la cui mancata osservanza è stata causa dell'evento lesivo.

Infatti, "nei reati colposi omissivi, l'accertamento della colpa non può prescindere dalla individuazione della "posizione di garanzia", cioè della norma che impone al soggetto, cui si imputa la colpa, di tenere quel comportamento positivo la cui omissione ha determinato il verificarsi dell'evento" (Cass. Pen. sez. 4 n. 32273/06).

"Le componenti essenziali della posizione di garanzia sono costituite, da un lato, da una fonte normativa di diritto privato o pubblico, anche non scritta, o da una situazione di fatto per precedente condotta illegittima, che costituisca il dovere di intervento; dall'altro lato, dall'esistenza di un potere giuridico, ma anche di fatto, attraverso il corretto uso del quale, il soggetto garante sia in grado, attivandosi, di impedire l'evento" (Cass. Pen. Sez. 4 n. 32298/06).

L'espletata istruttoria (ed in particolare l'articolazione organizzativa della RFI S.p.a., prodotta dal P.M.) ha consentito di accertare che:

- Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. (RFI) avesse l'obbligo di gestire la circolazione dei treni e le infrastrutture ferroviarie;
- Trenitalia S.p.a. avesse il compito di progettare ed erogare servizi per la mobilità delle persone e delle merci;
- per RFI S.p.a. l'Ing. Elia, quale responsabile della Direzione Tecnica, fosse competente in ordine alla definizione del quadro regolamentare normativo della circolazione dei treni, nell'esercizio ferroviario standard e delle specifiche per le infrastrutture ferroviarie e per i rotabili;



• sempre per RFI S.p.a., l'Ing. Caroti, quale responsabile, per la sede di Firenze, dei settori "Certificazione Sicurezza Imprese Ferroviarie", "Prove e Verifiche" e "Normative e Standard di Qualità", dovesse sovrintendere all'aggiornamento delle normative e coordinare l'attività di verifica delle condizioni di circolabilità delle macchine;

• per Trenitalia S.p.a. l'Ing. Maestrini fosse, all'epoca del fatto, responsabile della sicurezza del materiale rotabile, quale Direttore della U.T.M.R.

Si è detto che ai sensi del D.M. Trasporti e Navigazione n. 247/VIG del 22.05.00 (definizione degli standard e delle norme di sicurezza applicabili al trasporto ferroviario ai sensi dell'art. 5 co. 1 D.P.R. n. 277/98 come modificato dall'art. 7 co. 1 D.P.R. 146/99), il gestore dell'infrastruttura (prima Ferrovie dello Stato S.p.a. in forza del D.M. n. 138-T del 31.10.00 e poi RFI dal 1.07.01) fosse competente al rilascio del certificato di sicurezza, nonché tenuto a definire ed a mantenere adeguati livelli e standard di sicurezza, attraverso controlli periodici ed attività ispettiva, in quanto la perdita dei requisiti accertati al momento del rilascio del certificato di sicurezza avrebbe potuto comportarne la revoca.

Il fatto che la carrozza in questione non fosse soggetta a procedura di omologazione, essendo stata quest'ultima introdotta successivamente, non significa che essa non avrebbe dovuto essere soggetta a revisioni periodiche, nel rispetto delle disposizioni (prima la 14/2000 e poi la n. 12/2001) emesse dallo stesso Elia, quale responsabile della direzione tecnica della divisione infrastruttura della RFI S.p.a.

Si sarebbe potuto, in ogni caso, prescrivere specifici test, con i quali poter certificare o meno la conformità di tale rotabile rispetto agli standard dichiarati.

In altri termini, anche se la procedura per l'adeguamento del materiale rotabile agli standard di sicurezza era diversa da quella prevista per le carrozze di nuova costruzione, comunque ed a maggior ragione (essendosi trattato di materiale rotabile di "vecchia generazione") avrebbe dovuto essere prioritariamente assicurato il rispetto degli standard



di sicurezza previsti in quel momento dalla normativa statale.

Il Gestore dell'infrastruttura (RFI per quel che ci interessa) quindi, ai sensi del D.M. n.

247/VIG del 22.05.00, avrebbe dovuto gestire i sistemi di controllo e di sicurezza connessi

alla circolazione dei treni, adottando criteri coerenti con i regolamenti e con gli standard

internazionali, costituendo e mantenendo una organizzazione in grado di coordinare

tutte le attività, al fine di minimizzare il rischio di incorrere in eventi incidentali e cercando

precise correlazioni tra analisi delle priorità nel settore della sicurezza e della politica degli

investimenti, il tutto nel rispetto della "prevalente esigenza di assicurare la sicurezza della

circolazione ferroviaria".

Sotto tale profilo e nel rispetto dell'art. 41, co.2° Cost. le scelte discrezionali della R.F.I.

S.p.a. e per essa dell'Ing. Elia, sono dunque censurabili, essendosi rivelate inidonee ad

assicurare il rispetto degli standard di sicurezza.

Quanto al Maestrini, va innanzitutto osservato che la U.T.M.R. di cui egli era responsabile, aveva il compito di:

a) progettare le innovazioni tecnologiche prescritte dalle norme di riferimento;

b) definire, nell'ambito delle disposizioni di legge, criteri generali e standard in materia di sicurezza nella gestione dei materiali rotabili;

c) effettuare gli acquisti di nuovi materiali e affidarne l'installazione alle officine

specializzate sul materiale rotabile per promuovere l'adeguamento di tutto il parco

carrozze alle nuove normative.

Il 1.06.2000 tre delle divisioni in cui era articolata la F.S. S.p.a. e cioè: Passeggeri,

Trasporto regionale, Cargo unitamente all'Unità Tecnologia e Materiale Rotabile diedero

luogo a Trenitalia S.p.a.

Per la U.T.M.R. il Maestrini predispose un progetto per l'adeguamento tecnologico

da apportare sulle carrozze viaggianti e lo trasmise alle strutture operative, tecniche e

commerciali di Trenitalia.



E' pacifico che nel gennaio 2000, la Direzione operativa della Divisione Passeggeri di Trenitalia diede le disposizioni a tutte le unità ed officine dipendenti, di installare il dispositivo di segnalazione visiva in occasione della revisione ciclica delle officine delle ditte e che nel settembre 2000, chiese sul tema, uno specifico studio, alla U.T.M.R., prevedendo per l'esecuzione del piano, un costo di £ 20 ML a vettura e tempi di ultimazione di circa 5-6 anni. Orbene, avendo avuto tale Piano di Manutenzione una portata generale ed avendo dovuto il Maestrini, nella indicata qualità, definire standard in materia di sicurezza nella gestione del materiale rotabile, con particolare riguardo a quello obsoleto (qual era la carrozza in esame), reputa il Tribunale che lo stesso non abbia fatto tutto quanto gli fosse stato possibile fare.

Il fatto che il 7.12.2001 fosse avvenuto un incontro presso il Cesifer per la realizzazione, entro il settembre 2002, dei Piani di Manutenzione dei rotabili già circolanti, conferma quanto appena osservato, in ordine alla necessità della messa in sicurezza del materiale rotabile, pur dovendosi, tuttavia, rilevare un ritardo nella predisposizione di tali piani.

Inoltre, più che adeguare il parco vetture a nuovi standard di sicurezza, sarebbe stato necessario assicurare l'effettiva funzionalità degli standard già tecnicamente possibili, quali una doppia sonda all'interno del dispositivo tachimetrico, con tutti i correttivi del caso ritenuti necessari per carrozze del tipo UIC X, anche effettuando acquisti di nuovi materiali, con affidamenti dell'installazione alle officine specializzate sul materiale rotabile.

Pertanto, siccome, come già osservato, le scelte discrezionali dell'imprenditore sono sindacabili quando implicano, come nella fattispecie, la violazione del principio del neminem laedere, appare censurabile anche la condotta di Trenitalia S.p.a. e per essa dell'Ing. Maestrini, nei termini sopra esposti.



Avuto riguardo al problema tecnico che determinò l'apertura delle porte della carrozza del treno di cui trattasi, sono dunque ravvisabili posizioni di garanzia in capo a ciascuno degli imputati, avendo avuto ciascuno di essi, secondo le rispettive specifiche competenze sopra indicate, l'obbligo giuridico di impedire l'evento per cui è processo.

COLPA ED ESIGIBILITA' DELLA CONDOTTA

Va innanzitutto osservato che le norme antinfortunistiche che si assumono violate sono poste anche a tutela di persone non lavoratrici, ovvero "a tutela, non di qualsivoglia persona che si trovi fisicamente presente sul luogo ove si svolge l'attività lavorativa, magari per curiosità o addirittura abusivamente, ma di coloro che versino quanto meno in una situazione analoga a quella dei lavoratori e che si siano introdotti sul luogo del lavoro per qualsiasi ragione, purché a questo connessa" – Cass., sez. IV, sent. 7924 del 18/06/1999, Caldarelli).

In particolare, "in tema di lesioni e di omicidio colposi, perché possa ravvisarsi l'ipotesi del fatto commesso con violazione delle norme dirette a prevenire gli infortuni sul lavoro, è sufficiente che sussista tra siffatta violazione e l'evento dannoso, un legame causale, il quale non può ritenersi escluso solo perché il soggetto colpito da tale evento non sia un lavoratore dipendente (o soggetto equiparato) dell'impresa obbligata al rispetto di dette norme, ma ricorre tutte le volte che il fatto sia ricollegabile alla inosservanza delle norme stesse, secondo i principi dettati dagli articoli 40 e 41 cod. pen." e quindi "anche nel caso di soggetto passivo estraneo all'attività ed all'ambiente di lavoro, purché la presenza di tale soggetto nel luogo e nel momento dell'infortunio non abbia tali caratteri di anormalità, atipicità ed eccezionalità da far ritenere interrotto il nesso eziologico tra l'evento e la condotta inosservante e purché, ovviamente, la norma violata miri a prevenire incidenti come quello in effetti verificatosi" (Cass. Pen. Sez. 4 n. 11360/05).

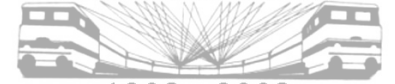
Pertanto, "in materia di prevenzione degli infortuni, l'art.1 d.P.R. 27 aprile 1955, n.547,



richiamato dal capo primo del D.P.R. 7 gennaio 1956, n.164, allorquando parla di lavoratori subordinati e di soggetti ad essi equiparati non intende individuare in costoro i beneficiari della normativa antinfortunistica, ma ha solo la finalità di definire l'ambito di applicazione di detta normativa, ossia di stabilire in via generale, quali siano le attività assoggettate all'osservanza di essa; ne consegue che, ove un infortunio si sia verificato per inosservanza degli obblighi di sicurezza normativamente imposti, tale inosservanza dovrà far carico, a titolo di colpa specifica ex art. 43 cod. pen., su chi (appaltatore o direttore dei lavori) detti obblighi avrebbe dovuto rispettare, a nulla rilevando che ad infortunarsi sia stato un lavoratore dipendente, un soggetto ad esso equiparato od una persona estranea all'ambito imprenditoriale, purché sia ravvisabile il nesso causale tra l'infortunio e l'accertata violazione" (Cass. Civ. sez. 3 n. 10641/02).

Ne deriva, per quel che attiene alla fattispecie, che l'essere il soggetto passivo del reato rappresentato da un passeggero, anche se non munito di biglietto, non vale ad escludere l'applicabilità delle norme antinfortunistiche, né ad interrompere il nesso causale, essendo circostanza prevedibile quella che, su un treno, possano viaggiare passeggeri privi di biglietto.

A ciò aggiungasi che, anche a non voler ritenere applicabili alla fattispecie le norme Uni En richiamate nella imputazione, comunque si rileva che "l'obbligo di prevenzione di cui all'art. 2087 cod. civ. impone al datore di lavoro di adottare, non solo le particolari misure tassativamente imposte dalla legge, in relazione al tipo di attività esercitata, che rappresentano lo standard minimale richiesto dal legislatore per la tutela della sicurezza del lavoratore, ma anche tutte le altre misure, che, in concreto, siano richieste dalla specificità del rischio, atteso che la sicurezza del lavoratore costituisce un bene di rilevanza costituzionale (art. 41 comma secondo, che espressamente prevede i limiti all'iniziativa privata per la sicurezza) che impone - a chi si avvalga di una prestazione lavorativa eseguita in stato di subordinazione - di anteporre al proprio legittimo profitto la



sicurezza di chi tale prestazione esegua" (Cass. Civ. sez. L n. 17314/04).

Pertanto, "l'adempimento dell'obbligo di tutela dell'integrità fisica del lavoratore imposto dall'art. 2087 cod. civ. è un obbligo di prevenzione che impone al datore di lavoro di adottare non solo le particolari misure tassativamente imposte dalla legge in relazione allo specifico tipo d'attività esercitata e quelle generiche dettate dalla comune prudenza, ma anche tutte le altre misure che, in concreto, si rendano necessarie per proteggere il lavoratore dai rischi connessi tanto all'impiego d'attrezzi e macchinari quanto all'ambiente di lavoro" (Cass. Civ. sez. L n. 2444/05).

Nel caso in esame, non ricorreva un rapporto di lavoro subordinato tra la vittima e le società sopra citate, ma ciò, per le considerazioni sopra svolte, comunque non esclude di ravvisare un obbligo giuridico di impedire l'evento, in capo a ciascuno degli imputati e di affermare l'esigibilità della loro condotta alternativa lecita, avendo dovuto i medesimi, secondo le rispettive competenze, assicurare agli utenti del servizio di trasporto ferroviario, di viaggiare in condizioni di sicurezza e ciò a prescindere dalla sussistenza di un rapporto di lavoro.

Tornando alla diligenza richiesta ed alla esigibilità della condotta alternativa lecita la S.C. ha avuto modo di osservare, al riguardo, che "in tema di tutela della sicurezza dei lavoratori, qualora la ricerca e lo sviluppo delle conoscenze portino alla individuazione di tecnologie più idonee a garantire la sicurezza, non è possibile pretendere che l'imprenditore proceda ad un'immediata sostituzione delle tecniche precedentemente adottate con quelle più recenti e innovative, dovendosi pur sempre procedere ad una complessiva valutazione sui tempi, modalità e costi dell'innovazione, purché, e ovviamente, i sistemi già adottati siano comunque idonei a garantire un livello elevato di sicurezza" (Cass. Pen. Sez. 4 n. 41944/06).

Pertanto, "allorquando l'imprenditore disponga di più sistemi di prevenzione di eventi dannosi, è tenuto ad adottare (salvo il caso di impossibilità) quello più idoneo a



garantire un maggior livello di sicurezza: trattasi, in vero, di principio cui non è possibile

derogare soprattutto nei casi in cui i beni da tutelare siano costituiti dalla vita e dalla

integrità fisica delle persone (una valutazione comparativa tra costi e benefici sarebbe

ammissibile solo nel caso in cui i beni da tutelare fossero esclusivamente di natura

materiale). (Nella specie, relativa a disastro ferroviario colposo, la Corte ha apprezzato

come l'impresa ferroviaria non si fosse attenuta a quest'ultimo principio, avendo utilizzato

materiale rotabile inidoneo, malgrado la linea fosse attrezzata e il materiale disponibile: in

particolare, era risultato che nella composizione di un treno era stato sostituito un

locomotore privo del sistema di ripetizione dei segnali di bordo a quello previsto nella

composizione teorica, pur disponibile, che era invece dotato di tale sistema di sicurezza)"

(Cass. Pen. Sez. n. 41944/06).

Quindi "in presenza di una situazione di pericolosità concretamente accertata

eccedente il normale livello di rischio collegato all'attività, la mancata adozione, da

parte dei responsabili dell'esercizio ferroviario, delle misure necessarie a prevenire il

verificarsi di eventi lesivi della incolumità delle persone è fonte di responsabilità penale

per colpa" (Cass. Pen. Sez. 4 n. 11999/00).

Nella fattispecie, l'espletata istruttoria ha consentito di accertare che la carrozza in

esame UIC X fosse dotata di un dispositivo tachimetrico di sicurezza che, in avviamento a

velocità superiore ad un limite stabilito (5 o 15 km/h); avrebbe dovuto chiudere le porte

eventualmente aperte, bloccandole in chiusura e che, invece, non abbia funzionato per

l'avaria sopra descritta.

E' altresì emerso che i tempi di manutenzione ordinaria e straordinaria fossero stati

portati, rispettivamente, da due a tre anni e da quattro a sei anni.

Il fatto che già dal 2000 fosse stato previsto un piano di manutenzione volto ad

assicurare il mantenimento dei requisiti di sicurezza del materiale rotabile, anche in

conformità alla disposizione n. 14/2000 dello stesso Direttore della Infrastruttura, non



consente di ritenere, come afferma la difesa dell'imputato Elia, che, dato l'ingente numero di carrozze prive di spia di segnalazione, in concreto, una condotta alternativa lecita non sarebbe stata possibile, non avendo dovuto, comunque, la carrozza de qua circolare data l'avaria del sistema di blocco delle porte.

Il problema, infatti, non sta solo nella mancata tempestiva adozione di un sistema di sicurezza ridondante, in quanto munito di spia del funzionamento del blocco delle porte, ma soprattutto nel fatto che tale sistema di blocco non fosse funzionante e che, invece, avrebbe dovuto essere perfettamente efficiente.

Infatti, "qualora sia prevista l'adozione di un dispositivo o accorgimento tecnico volto a scongiurare incidenti, alla mancata adozione è equiparato l'impianto che per deficienze intrinseche o per lo stato di manutenzione non sia in grado di assolvere adeguatamente alla funzione alla quale è destinato" (Cass. Pen. Sez. 3 n. 6840/86).

In altri termini, chi è tenuto ad apprestare misure di sicurezza deve anche assicurarsi che le stesse siano in condizioni di piena efficienza, dovendo assolversi all'obbligo imposto, non solo formalmente, ma anche e soprattutto, sostanzialmente.

Infatti, "per la configurabilità della colpa non è necessario che l'agente abbia consapevolezza della situazione di pericolo da cui scaturisce il dovere di applicare una determinata regola cautelare, bensì è sufficiente che tale pericolo risulti in concreto riconoscibile e non imprevedibile le conseguenze di una condotta che lo ignori". (Cass. Pen. sez. 4 n. 29232/07).

Il gestore dell'infrastruttura (Ing. Elia) avrebbe dovuto, quindi, dal canto proprio, costituire e mantenere una organizzazione in grado di coordinare tutte le attività al fine di minimizzare il rischio di incorrere in eventi incidentali, cercando precise correlazioni tra analisi delle priorità nel settore della sicurezza e della politica degli investimenti; il tutto nel rispetto della "prevalente esigenza di assicurare la sicurezza della circolazione ferroviaria".



Il materiale rotabile in questione avrebbe dovuto, pertanto, essere mantenuto in condizioni di piena efficienza, non solo attraverso la previsione di adeguati tempi della manutenzione ordinaria e straordinaria, ma anche attraverso una manutenzione correttiva; da effettuare eventualmente in ore notturne o di basso traffico ferroviario. In alternativa, la carrozza non avrebbe potuto essere messa in circolazione, nel senso che il relativo certificato di sicurezza non avrebbe dovuto essere rilasciato. I costi di gestione e di manutenzione non costituiscono, infatti, un valido motivo per non provvedervi e ciò, ai sensi dell'art. 41 co. 2° cost., che, come già evidenziato, prevede limiti espressi all'iniziativa privata per la tutela della sicurezza. Anche ai fini del rilascio del certificato di sicurezza di cui al D.P.R. 146/99, è stato previsto che fossero allegati alla domanda, sia un dossier tecnico, che un piano di manutenzione idoneo al mantenimento dei requisiti di sicurezza.

Pertanto, tornando alla quantificazione della misura della diligenza ritenuta esigibile nella predisposizione di misure di sicurezza innominate, ciascuno degli imputati avrebbe dovuto adottare comportamenti specifici, che, secondo le rispettive competenze, fossero imposti dalla normativa statale sulla sicurezza ed ancorché non dettati da specifiche norme internazionali, fossero suggeriti da conoscenze sperimentali e tecniche, nonché dagli "standard" di sicurezza normalmente osservati o aventi riferimento, in altre fonti analoghe.

In particolare, l'ing. Elia, anche a voler ritenere che avesse correttamente rilasciato il certificato di sicurezza n. 2/2000 per tutto il parco delle carrozze omologate già circolanti sulla rete ferroviaria italiana, ha errato nel mantenerlo in vita durante l'esecuzione del piano di adeguamento di tale materiale rotabile e ciò, alla luce della stessa sua disposizione n. 12 del 15.06.2001 (riferibile anche a tale materiale, avendone prescritto la conformità ai requisiti da essa richiesti) che, all'art. 5, espressamente stabiliva che i requisiti del materiale rotabile previsti dalla disposizione n. 14/2000 modificata ed



integrata dalla stessa disposizione n. 12/2001, dovessero essere soddisfatti per l'accesso alla infrastruttura ferroviaria nazionale, nonché per il conseguimento ed il mantenimento del certificato di sicurezza.

Il gestore dell'infrastruttura avrebbe dovuto, dunque, controllare periodicamente, e anche attraverso attività ispettiva, la conformità dei requisiti del materiale rotabile al momento del rilascio del certificato di sicurezza agli standard di sicurezza, essendo tenuto in caso contrario alla revoca di tale certificato.

Tra i requisiti afferenti alla sicurezza delle porte del materiale rotabile erano richiesti ai fini del rilascio del certificato di sicurezza, la dichiarazione di conformità con i relativi standard applicativi (DC) ed il piano di manutenzione (PM) e con la disposizione n. 12/2001 integrativa di quella di n. 14/2000 per assicurare la sicurezza delle porte di accesso, era stata prevista la necessità di un dispositivo tachimetrico, di un sistema di bloccaggio meccanico delle porte in posizione di chiusura e della segnalazione in cabina di guida della completa chiusura delle porte in assenza del suddetto dispositivo.

L'omissione colposa ascrivibile all'imputato Elia consiste nel non avere il medesimo prescritto l'adozione di un sistema di blocco delle porte idoneo, in base alla evoluzione della tecnica, a garantire, sempre e comunque, l'effettiva chiusura delle porte e cioè una perfettamente efficiente e, dunque, nell'aver emesso e comunque non revocato un certificato di sicurezza per carrozze, quali quella UIC-X in esame, già omologata e circolante, ma munita di un sistema di blocco porte inefficiente.

La previsione della necessità di una doppia sonda era tecnicamente possibile, e si è atteso che, come conferma la stessa nota dell'UMR del 24.11.2003, nell'anno 2002 furono sostituite sonde di rilevamento tachimetrico in numero di 500, in occasione delle manutenzioni straordinarie (cicliche) e di 375, in occasione di delle manutenzioni straordinarie.

Lo stesso Consulente Tecnico dell'imputato Maestrini, nella propria relazione, ha



evidenziato l'esistenza di avarie all'impianto porte di salita di carrozze del tipo UIC X per il numero di 1.111 per l'anno 1999, 860 per l'anno 2000 e di 1.014 per l'anno 2001.

Carrozze più recenti del tipo MD e 2P risultano, infatti, munite di un sistema di

telechiusura porte scorrevoli e blocco che si avvale del segnale di due sonde radiali.

L'analisi della probabilità della verifica del rischio di porta chiusa, ma non

bloccata, con conseguente pericolo per la incolumità dei passeggeri, effettuata dall'Ing.

Mingozzi nella propria relazione, non è del tutto rilevante ai fini del decidere, atteso che,

come sopra evidenziato, non occorre la consapevolezza del rischio, essendo sufficiente

la riconoscibilità in concreto del pericolo e la prevedibilità delle conseguenze di una

condotta che lo ignori.

Nella fattispecie, atteso il numero di avarie alle porte delle carrozze UIC X verificatesi

negli anni antecedenti il sinistro in esame, il pericolo di un'apertura manuale delle porte

era in concreto prevedibile, al pari di quello di un'inefficienza del sistema di blocco delle

porte chiuse.

Neppure è dato ritenere che il sistema ridondante della c.d. doppia sonda fosse

incompatibile con le porte esistenti sulle carrozze del tipo UIC X, atteso che, lo stesso Ing.

Zalocco ha verificato - effettuando una prova di simulazione di velocità e di rotazione

della ruota fonica, attraverso un apparecchio portatile al quale erano state collegate

due sonde di velocità, una rotta e l'altra funzionante - il corretto intervento del dispositivo

di chiusura delle porte dopo il superamento del limite prefissato di 25 km/h.

D'altro canto, con una doppia sonda, di certo il blocco delle porte sarebbe stato

assicurato in un periodo di tempo più lungo, con maggiore probabilità di rilevare l'avaria

di una sonda o di entrambe, in occasione delle manutenzioni cicliche.

La stessa spia luminosa di segnalazione del guasto avrebbe potuto essere

predisposta in modo tale da accendersi di colore rosso, nel caso di avaria di una sola

delle due sonde.



Nondimeno, anche a voler ritenere che il sistema della c.d. doppia sonda fosse incompatibile con le porte esistenti sulle carrozze del tipo UIC X - come ha affermato l'ing.

Mingozi - l'installazione in corso sin dall'anno 2000 su tutte le vetture del dispositivo ridondante rappresentato dalla spia luminosa e quindi dalla segnalazione visiva del blocco e dalla segnalazione del guasto della centralina di telechiusura, non consente di esentare l'Elia da colpa, non avendo dovuto costui provvedere al rilascio ed al mantenimento del certificato di sicurezza per il materiale rotabile già omologato e circolante, in difetto del riscontro della persistenza degli standard di sicurezza.

Egli infatti ai sensi del Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione del 22.05.2000, prot. 247/VIG 3 avrebbe dovuto definire gli standard tecnici del materiale rotabile ed emanare disposizioni e prescrizioni afferenti le modalità e frequenza delle revisioni periodiche del materiale rotabile, nonché le modalità delle prove e verifiche da effettuarsi in caso di notevoli riparazioni del materiale stesso che avesse subito incidenti.

Inoltre, avrebbe dovuto prevedere l'esistenza, in capo alla impresa ferroviaria richiedente, di un adeguato ed efficiente presidio tecnico, in grado di verificare il rispetto del piano di manutenzione e controllo del materiale rotabile e di assicurare, attraverso un sistema adeguato di rilevazione delle difettosità e dei guasti, il mantenimento, nel tempo, delle caratteristiche tecniche dei rotabili (art. 6 D.M. cit.).

Non esclude la colpa dell'Elia neppure l'emissione delle disposizioni n. 14/2000 e n. 12/2001 nel rispetto della Fiche UIC 560, trovando l'obbligo di impedire l'evento la propria fonte, innanzitutto, in norme giuridiche nazionali, quali quelle indicate nella imputazione, volte a garantire la sicurezza sul lavoro e nella fattispecie, quella dei passeggeri, non pienamente rispettate dalle suddette disposizioni.

L'ing. Caroti, quale responsabile, per la sede di Firenze, dei settori "Certificazione Sicurezza Imprese Ferroviarie", "Prove e Verifiche" e "Normative e Standard di Qualità", a sua volta, avrebbe dovuto sovrintendere all'aggiornamento delle normative e



coordinare l'attività di verifica delle condizioni di circolabilità delle macchine.

Allo stesso, dunque, in considerazione delle sue specifiche mansioni, possono essere mosse le stesse censure già esplicitate in relazione alla condotta colposa omissiva dell'Ing. Elia.

Dal canto proprio, Trenitalia S.p.a. avrebbe dovuto essere in grado di dimostrare il permanere del possesso, da parte del materiale rotabile, dei requisiti necessari per il mantenimento del certificato di sicurezza, pena la revoca di quest'ultimo.

L'ing. Maestrini, quale responsabile della direzione tecnica, avrebbe dovuto definire, nell'ambito delle disposizioni di legge, criteri generali e standard in materia di sicurezza nella gestione dei materiali rotabili, prescrivendo l'adozione di un dispositivo tachimetrico perfettamente efficiente integrato dal sistema ridondante rappresentato, più che dalla segnalazione luminosa del blocco porte, da una doppia sonda di rilevamento tachimetrico o da una doppia ruota fonica, anche attraverso una rivisitazione e/o sostituzione del tipo di porte esistenti nelle carrozze de quibus.

Né è possibile obiettare che tale progetto, tecnologicamente possibile, non potesse essere in concreto realizzabile, essendo munite di un sistema ridondante quale quello della doppia sonda, anche altre carrozze, seppure più moderne della UIC X.

Il fatto che la seconda soluzione (c.d. doppia sonda) fosse inopportuna su carrozze del tipo UIC X (forse perché antieconomica) avrebbe dovuto, in ipotesi, indurre a ritirare tali carrozze dalla circolazione e ciò sin dalla entrata in vigore di norme quali la L. 626/94, che prescrive di:

- I. evitare i rischi;
- II. valutare i rischi che non possono essere evitati;
- III. per quanto possibile, ridurre i rischi alla fonte;
- IV. aggiornare le misure di sicurezza tenendo conto del grado di evoluzione della

tecnica;



II in linea generale, sostituire ciò che è pericoloso con ciò che è meno o per nulla pericoloso.

Il piano di adeguamento del parco carrozze già omologate e circolanti adottato nel 2000 era quindi insufficiente a garantire il rispetto di tutti gli standard di sicurezza tecnologicamente possibili a quel momento.

L'eventuale interferenza del dispositivo della doppia sonda o della doppia ruota fonica con il tipo di porte esistenti sulla carrozza in questione non costituisce un buon motivo per non aver reso tale vettura effettivamente sicura sotto il profilo del sistema di blocco delle porte.

Il Maestro infatti, avrebbe dovuto progettare per le carrozze tipo UIC-X, un dispositivo tachimetrico di sicurezza che in avviamento a velocità superiore ad un limite stabilito avesse chiuso in maniera efficace, le porte eventualmente aperte, bloccandole in chiusura e ciò sin da epoca antecedente quella del sinistro e del piano di adeguamento suddetto.

EVENTO MORTALE

E' pacifico, nonché provato, che la Sortino, nella notte del 16 luglio 2002, sia deceduta a causa della caduta dalla carrozza sopra esaminata mentre il treno era in movimento all'interno della galleria della Direttissima tra Vernio e San Benedetto Val di Sambro.

NESSO CAUSALE

La riproduzione audiovisiva del DVD prodotto dalla difesa Maestrini, ha consentito di ipotizzare l'eventualità, non del tutto remota, che la porta della carrozza de qua, fosse stata aperta volontariamente e lo stesso Ing. Zallocco ha dichiarato esserne stata improbabile l'apertura accidentale, data la conformazione del dispositivo di apertura, caratterizzato da una maniglia - posta in zona incassata - che funziona mediante rotazione in senso orario, con l'applicazione di una forza di almeno 50 newton.



Condivide questo Tribunale tale ipotesi, atteso che la porta in esame si apriva verso la testa del treno e dunque "controvento", di talchè nel relativo tentativo di apertura, si

sarebbe dovuto imprimere necessariamente una notevole forza, sicuramente maggiore

di quella richiesta nel caso in cui non si fosse dovuto vincere una forza contraria.

Nondimeno, anche a volere ritenere che fosse stata proprio la Sortino ad aprire

volontariamente la porta della carrozza del treno da cui cadde, una tale condotta non

potrebbe considerarsi idonea a rompere il nesso causale.

Ai sensi dell'art. 41 co.2° c.p. le cause sopravvenute escludono il rapporto di causalità quando sono state da sole sufficienti a determinare l'evento ed ai sensi dell'art.

41 co.3° c.p. la causa sopravvenuta può consistere nel fatto illecito altrui.

La causa sopravvenuta, sufficiente alla produzione dell'evento, è quella del tutto indipendente dal fatto del soggetto, avulsa dalla sua condotta, operante con assoluta autonomia, in modo da sfuggire al suo controllo e alla sua previsione.

"Il fatto illecito altrui, qualora sopravvenga, esclude il nesso di condizionamento soltanto se, come qualsiasi altra causa sopravvenuta, si risolva in un fatto eccezionale, straordinario da solo sufficiente a determinare l'evento" (Cass. Pen. Sez. 4 n. 4793/90).

Occorre, dunque, nel fatto del terzo, una eccezionalità atipica e non prevedibile atta ad interrompere la concatenazione causale.

Orbene, l'apertura non accidentale della porta del treno in movimento non

costituisce un fattore eccezionale, atipico e non prevedibile, soltche si consideri

l'esistenza del cartello apposto sulla porta stessa, che invita non farlo.

In altri termini, tale cartello, presente anche sulla carrozza di cui trattasi, implicando

la prevedibilità del fatto del passeggero (apertura manuale della porta), consente di

escluderne l'eccezionalità.

Peraltro, la causa sopravvenuta, di per sé sola idonea ad impedire l'evento,

avrebbe dovuto incidere sul meccanismo causale di produzione dell'evento stesso



ovvero sul sistema di bloccaggio delle porte determinandone l'avaria o comunque il mal funzionamento, ma non sull'evento (lesione della incolumità delle persone) che quel sistema avrebbe dovuto scongiurare.

Inoltre, l'apertura volontaria della porta da parte della Sortino di certo non consente inequivocabilmente di ritenere - data la situazione psicologica precaria in cui si trovava la vittima - che la stessa avesse voluto suicidarsi, ben avendo potuto nello stato in cui era essersi limitata alla sola apertura della porta, nell'incapacità di prevedere le conseguenze dannose correlate a tale condotta.

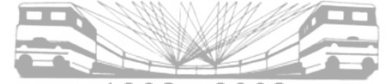
Peraltro, anche a voler ritenere sussistente un intento suicida, di certo quella carrozza non avrebbe dovuto permetterne o favorirne la realizzazione.

Infine, "il rapporto di causalità tra l'azione e l'evento può escludersi solo se si verifichi una causa autonoma e successiva, che si inserisca nel processo causale in modo eccezionale, atipico e imprevedibile, mentre non può essere escluso il nesso causale quando la causa successiva abbia solo accelerato la produzione dell'evento, destinato comunque a compiersi sulla base di una valutazione dotata di un alto grado di credibilità razionale o di probabilità logica" (Cass. Pen. sez. 4 n. 10430/03).

Pertanto, ciascuno degli imputati secondo le rispettive competenze e con le rispettive omissioni nei termini sopra indicati ha posto in essere le condizioni per il verificarsi della condotta che ha reso possibile l'evento morte di Sortino Teresa.

Deve pertanto essere affermata la penale responsabilità degli imputati Elia Caroti e Maestrini.

La pena che, tenuto conto dei parametri indicati dall'art. 133 c.p., considerata la gravità del reato desunta in particolare dall'evento letale, cagionato alla persona offesa, ammessa la possibilità di concedere attenuanti generiche, in relazione alla incensuratezza dell'Elia e dei pochi precedenti penali a carico del Maestrini e del Caroti, è quella di anni 1 e mesi 4 di reclusione, (p.b. anni 2 di reclusione, ridotta come sopra ex



art. 62 bis c.p.) oltre al pagamento ex lege delle spese processuali.

I precedenti a carico degli imputati Maestrini e Caroti non appaiono, peraltro, ostativi ad un positivo giudizio prognostico a fini della concessione del beneficio della sospensione condizionale della pena, senz'altro concedibile all'Elia attesa la sua incensuratezza.

P.Q.M.

Visti gli artt. 533 e 535 c.p.p.

dichiara

Maestrini Emilio, Elia Michele Mario e Caroti Fazio colpevoli del reato loro ascritto e,

concesse ai medesimi le attenuanti generiche

li condanna

alla pena di anni 1 e mesi 4 di reclusione oltre al pagamento, in solido tra loro, delle spese processuali.

Pena sospesa.

Fissa termine di giorni 60 per il deposito della motivazione.

Prato, 29 novembre 2007

IL CANCELLIERE CI
Vera Sabini

Il Giudice
dott. Anna Primavera

Deposito in Cancelleria
Prato, il 12 GEN 2008
Il Cancelliere di Cancelleria
(Vera Sabini)